



NOTA DELLE SEGRETERIE NAZIONALI FILT-CGIL FIT-CISL UILTRASPORTI

Audizione presso la Commissione Lavoro, Previdenza Sociale del Senato della Repubblica sullo schema di decreto legislativo 277, relativo all'attuazione della Direttiva 2005/47/CE concernente l'accordo tra la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario.

(Roma, 9 novembre 2010)

Premessa:

lo schema di decreto legislativo attua fedelmente una Direttiva, che a sua volta è la fedele trasposizione dell'accordo tra CER ed ETF per il quale il Sindacato italiano facente parte della ETF (FILT CGIL, FIT CISL, UILTRASPORTI) ha votato contro.

Questo per sottolineare che, se rispetto alla Direttiva da attuare nulla può essere eccepito allo Stato Italiano, vista la procedura di infrazione in corso, restano le motivazioni politiche di contrarietà della compagine sindacale che annovera tra le sue fila oltre l'ottanta per cento degli iscritti. Siamo comunque nella certezza di poter affermare che anche la restante parte del Sindacato italiano di categoria è contrario a questa impostazione.

Motivi della contrarietà espressa all'accordo tra CER e ETF/Direttiva 2005/47/CE:

lo scopo dell'accordo CER - ETF, nell'ambito di quanto previsto in sede di dialogo sociale comunitario, è quello di : *“prevenire la concorrenza sleale ed il rischio di dumping sociale in ambito europeo”*. Con riferimento all'ambito “europeo” si è perciò focalizzato sui lavoratori mobili “transfrontalieri”.

Il tutto svolto in ambito di delegazione trattante sindacale capeggiata da colleghi francesi, belgi e tedeschi. Colleghi che hanno nei loro paesi situazioni politico – legali - contrattuali ben diverse da quelle italiane, ove già dall'inizio del 2000, tramite la legge finanziaria, è stato introdotto il cosiddetto “titolo autorizzatorio” per le Imprese Ferroviarie (art.131 legge 388/2000). Titolo che permette la circolazione dei treni passeggeri anche all'interno dei confini nazionali derogando dall'obbligo comunitario, tuttora in vigore, di internazionalità del servizio svolto.

Un contesto, quindi, dove la liberalizzazione, contrariamente alle campagne di stampa anche di questo ultimo periodo, è ben più affermata degli altri stati europei, ma senza una regolazione comune contrattuale su condizioni minime per il lavoro.

Ancora oggi la situazione vede meno del 10% delle Imprese Ferroviarie applicare l'unico CCNL di comparto (CCNL delle Attività Ferroviarie del 16/4/2003 firmato da Sindacati e Confindustria), la rimanente parte applica accordi aziendali spesso, ma non sempre, basati sul CCNL degli autoferrotranvieri, del Trasporto Merci su gomma o, addirittura, come per ora fa Nuovo Trasporto Viaggiatori, sul CCNL del Commercio.

Una situazione di mancata regolazione tale da farci ritenere assolutamente controproducente una direttiva comunitaria che fissa dei riferimenti minimi così bassi da essere essa stessa potenziale

fonte di riferimento per il dumping e la concorrenza sleale basata sul peggioramento delle condizioni di impiego dei macchinisti e del personale di bordo, anche se ufficialmente dedicata al solo transfrontaliero.

Anche a tale scopo è in corso una difficile trattativa di “semplificazione” contrattuale attraverso la definizione del nuovo CCNL della MOBILITA’ quale confluenza dei due maggiori CCNL vigenti nel comparto dei Trasporti quello appunto delle Attività Ferroviarie e quello degli Autoferrotranvieri, proprio per definire regole comuni in un mercato che si delinea sempre più variegato e pertanto a rischio di insostenibili differenze. La trattativa nonostante il ruolo di mediazione dei Ministeri dei Trasporti e del Lavoro registra troppe ed incomprensibili resistenze delle parti datoriali, su cui questa spett.le Commissione è stata notiziata puntualmente e su cui auspichiamo un intervento per una reale esigibilità di uno strumento contrattuale che regoli la produzione ferroviaria sull’intero territorio nazionale, proprio nel solco degli obbiettivi che il Decreto in esame vuole perseguire.

Alleghiamo, solo a titolo esemplificativo, la comparazione con le condizioni degli istituti trattati dalla Direttiva con quelli previsti oggi nel CCNL delle Attività Ferroviarie.

Conclusioni e proposta:

Lo schema del decreto legislativo è conforme alla Direttiva da attuare. Restano tutte le contrarietà politiche di fondo spiegate sopra. Per evitare che il futuro Decreto Legislativo possa essere strumentalizzato dai datori di lavoro che in fase di rinnovo di contratto o di accordo aziendale o di nuova ingresso in attività potrebbero farvi riferimento (essendo l’unica fonte normativa che parla esplicitamente di certi limiti) occorre, secondo noi, nel rafforzare il divieto di utilizzo al di là del servizio transfrontaliero, ribadire la clausola di non regresso a salvaguardia di condizioni di miglior favore, prevista al comma 2 art. 2 della direttiva 47/05, ripresa dalla clausola 9 dell’accordo CER - ETF

Noi proponiamo, infine, di aprire un approfondimento, ad iniziare con Codesta Spettabile Commissione, sulla opportunità di aprire un percorso che possa portare a definire anche nazionalmente gli stessi aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi ferroviari all’interno dei confini nazionali.

Crediamo che possa essere un passaggio fondamentale di regolazione di una liberalizzazione italiana che, per ora, non ha visto incrementare le quote di merci o passeggeri trasportati ma solo una segmentazione tra i vari soggetti imprenditoriali tramite azioni di dumping sociale e di concorrenza sleale a danno dei lavoratori.

Esattamente il contrario di quanto auspicato e ricercato dalla Direttiva 2005/47/CE.

PDM	Nuovo D.Lgs.	CCNL AF
Riposo settimanale	24 h + 12 h (riposo giorn.) Per 24 settimane doppio riposo 48 h + 12 h di cui 12 riposi comprendenti sab e dom. (1 al mese)	58 h medie (3538 anno = 61 x 58)
Riposo giornaliero	12 h	16 h 11 h per servizi regionali
Riposo Fuori residenza	8 h	da 7 h a 9 h
Pause	30 ' > 6 h 45 ' > 8 h	15 ' > 6 h 40 ' in servizi A/R
condotta diurna	9 h	4.30 h
condotta notturna	8 h	mai ad agente solo in 2 la prestazione max in A/R è di 7 h
limite condotta	80 h in 2 settimane	Non esiste questo limite Sommando 10 prestazioni con max 4.30 h fanno max 45 h